2SMP-Half Combo KIT

（２SMP）

◎チェックマークが入っている品番がお客様がご購入されたキットとなります。仕様等をご確認の上、別途キット購入時や補修パーツ購入時の際は、お間違えの無い様お願い致します。

	０１－００－９００７	１２４ｃｃ（５４Ｘ５４）ＴＡＦスーパーツーリング５速
	０１－００－９００８	１２５ｃｃ（ＳＣＵＴ）　ＴＡＦスーパーツーリング５速
	０１－００－９００９	１３８ｃｃ（ＳＣＵＴ）　ＴＡＦスーパーツーリング５速
	０１－００－９０１０	１２４ｃｃ（５４Ｘ５４）ＴＡＦスーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）
	０１－００－９０１１	１２５ｃｃ（ＳＣＵＴ）　ＴＡＦスーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）
	０１－００－９０１２	１３８ｃｃ（ＳＣＵＴ）　ＴＡＦスーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）

☆プライマリーキックスターター
適応搭載車両
モンキー／ゴリラ　：Ｚ５０Ｊ－２０００００１～
　　　　　　　　　：ＡＢ２７－１００００００１～１８９９９９９

この度は、弊社ハーフコンボエンジンをお買上げ頂き有難うございます。
このエンジンは、長年に渡る商品開発、製造のノウハウを駆使し、設計、製造開発したエンジンコンプリートシリーズのハーフ組み立て済みのキットです。
高出力で充分ご満足して頂けるものと思います。
ご使用前には、キット内容をよくご確認頂き、この取扱説明書を熟読になり、ご理解の上ご使用下さいます様お願い致します。

おことわり

１．イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合があります。予めご了承下さい。
２．この取扱説明書は、基本的な技術や知識を持った方を対象に記載しております。技能、知識の無い方や工具等が不十分な方は作業を行なわず、必ず技術的信用のある専門店へご依頼下さい。
　　技能不足、知識不足等が整備上のトラブル、部品破損等の原因となる場合があります。
３．このキットは、クローズド競技専用として開発したキットです。一般公道では使用しないで下さい。一般公道で使用した場合、違反となり運転者が罰せられます。
４．このキットは、上記に記載している車両のみに対応しております。その他の車両には搭載出来ませんのでご了承下さい。
５．**このエンジンキットは、完成品ではありません。別途、シリンダーヘッドキット、シリンダーキット、カムシャフトキット、キャブレターキットが必要となり、各キットを組み付けて頂かないと車両搭載が出来ません。**
６．使用に必要なパーツは、別途ご購入して頂く必要があります。
７．性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。予めご了承下さい。
　　この製品を取り付け使用し、当製品以外の部品に不具合が発生しても当製品以外の部品の保証は、どの様な事柄でも一切負いかねます。
８．クレームについては競技専用パーツの為、一切お受け致しかねます。但し、材料および加工に欠陥があると認められた商品に対してのみ、お買い上げ後１ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。
　　但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。
　　なお、レース等でご使用された場合はいかなる場合もクレームは一切お受け致しません。予めご了承下さい。
９．この取扱説明書は、本商品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

Aug./07/ 12

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

〇取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、弊社は賠償の責を一切負いかねます。
〇点検、整備を行う場合は、必ず説明書の要領に従い、正しく作業を行って下さい。
〇適応搭載車両の純正サービスマニュアルを必ず準備し、指示要領に従って作業を行って下さい。尚、この取扱説明書及び、純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った人を対象としております。作業経験の無い方、工具等が不十分な方は、技術的信用のおける専門店へご依頼下さい。
〇当製品を使用して、当製品以外の部品に不具合が発生しても、部品の保証は一切負いかねます。ご了承下さい。
〇点火系部品は、他メーカー製品との組合せはご遠慮下さい。トラブルの原因になります。
〇このキットは、必要パーツは推奨パーツのみ対応しております。必ず推奨パーツをご使用下さい。
〇燃料、エンジンオイル等は推奨品をご使用下さい。
〇アイドリングは長くても信号待ち程度にとどめ、長時間のアイドリングは避けて下さい。無風状態のアイドリングはエンジン温度上昇の原因になり、エンジンオイル循環機能の低下を招く場合があります。



注意

この表示の内容を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容及び物的損害が想定される内容を示しています。

・このパーツはクローズド競技用として開発した商品ですので、一般公道では使用しないで下さい。（道路運送車両法の保安基準を充たさない車両で公道を走行すると、違反となり運転者が罰せられます。）
・作業等を行う際は、必ず冷間時（エンジンおよびマフラーが冷えている時）に行って下さい。３５℃以下。（火傷の原因となります。）
・作業を行う際は、その作業に適した工具を用意して行って下さい。（部品の破損、ケガの原因となります。）
・製品およびフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、十分注意して作業を行って下さい。（ケガの原因となります。）
・ガスケット、パッキン類は、必ず新品部品を使用して下さい。（部品の摩耗や損傷等で、エンジントラブルの原因となります。）



警告

この表示の内容を無視した取り扱いをすると、人が死亡したり重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

・技術、知識の無い方は、作業を行わないで下さい。（技術、知識不足による作業ミスで、部品破損により、事故につながる恐れがあります。）
・作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ、安全に作業を行って下さい。（作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。）
・エンジンを回転させる場合は、必ず換気の良い場所で行って下さい。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。（一酸化炭素中毒になる恐れがあります。）
・ガソリンは非常に引火しやすい為、一切の火気を避け、燃えやすい物が周りに無い事を確認して下さい。（火災の原因となる恐れがあります。）
・規定トルクは必ずトルクレンチを使用し、確実に作業を行って下さい。（ボルト及びナットの破損、脱落等で事故につながる恐れがあります。）
・指示部品以外の部品の使用は、一切行わないで下さい。（部品破損により、事故につながる恐れがあります。）
・点検、整備を行った際、損傷部品が見つかれば、その部品を再使用する事は避け、損傷部品の交換を行って下さい。（そのまま使用すると、部品破損により、事故につながる恐れがあります。）
・走行中、異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停止させ、走行を中止して下さい。（事故につながる恐れがあります。）
・走行前は必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みの有無を確認し、緩みがあれば規定トルクで増し締めを行って下さい。（部品脱落等で、事故につながる恐れがあります。）
・点検、整備は、サービスマニュアルの点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。（不適切な点検整備は、事故につながる恐れがあります。）
・燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。（ノッキング等のトラブルで事故につながる恐れがあります。）
・運転者は、乗車時必ずヘルメット、保護具及び保護性の高い服を着用して下さい。（ヘルメットを正しく装着していないと、万一の事故の際、死亡又は重大な傷害に至る恐れがあります。）

～特　徴～

☆このハーフコンボキットは、モンキー／ゴリラ系エンジンのプライマリースタート方式のクランクケース部の組み立て済みキットです。
プライマリースタート方式専用設計の強化クランクケースに、各排気量のパーツ及び専用クラッチをコンプリートＥｎｇ.同様に弊社にて組み立てております。
シリンダーから上部は、弊社モンキー／ゴリラ用のキットがそのまま取り付け出来る様になっております。

●プライマリキックスターターの採用

◇キックスタート方式を、プライマリキック方式に変更しております。
プライマリキック方式にする事により、クラッチ操作を行う事により、どのギア位置でもキックスタート操作を行えます。特に、オフロード競技には有効なシステムです。

●オイルジェットの採用

◇クランクケースオイルライン部からピストン裏側にオイルをジェット噴射させ、冷却を行なうオイルジェット構造を採用しております。

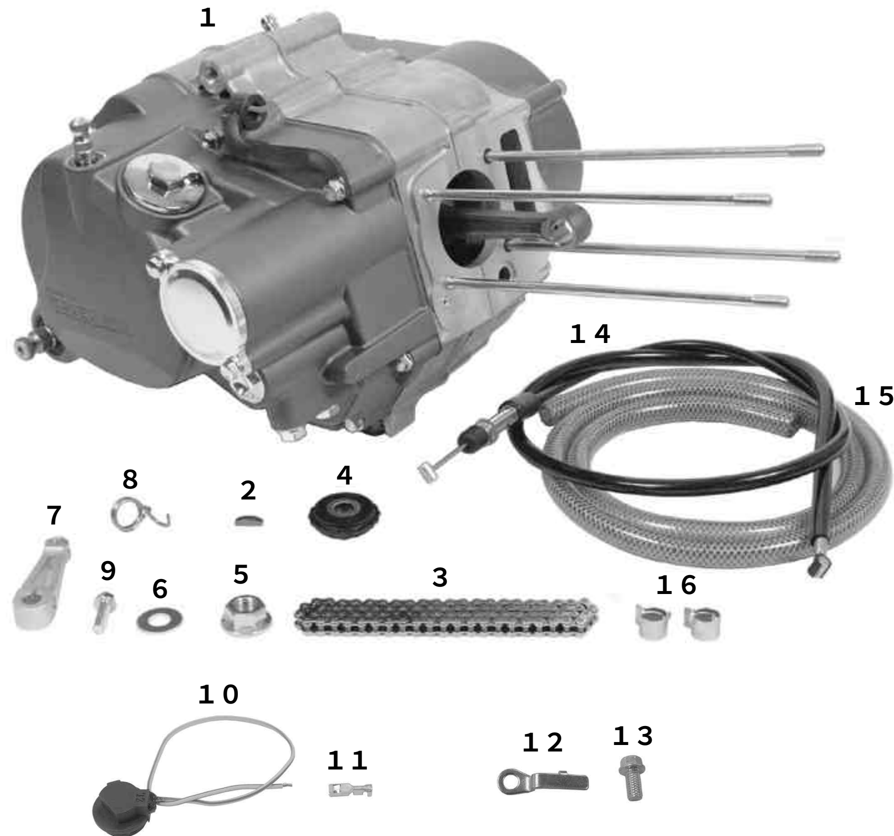
●湿式多板クラッチの採用

◇ハイパワーに対応出来る様、フリクションディスク５板の多板クラッチ本体をトランスミッションメインシャフト側に取り付け、クランクシャフトの耐久性とスロットルレスポンスを向上させています。又、クラッチカバーには信頼性の高いカートリッジ製オイルフィルターを採用し、オイルクーラーをクラッチカバーから取り出すラインを設け、オプション設定でサーモスタットの装着が可能な構造となっております。
クランクケースカバーもマグネシウムを使用しており、軽量に仕上げております。

●クロスレシオミッションの採用

◇トランスミッションをクロスレシオにする事により、シフトアップ、シフトダウン、及びコーナーリングをスムーズ且つエンジンパワーを有効に使う事が出来る様、設定しています。

商　品　内　容



番号	部　品　名		個数	リペア品番	入数
１	エンジンハーフ　ＣＯＭＰ．		１	――――――	
２	ウッドラフキー　4mm		１	００－０１－００１１	１
３	１２４／１２５	カムチェーン　８４Ｌ	１	０１－１４－０００３	１
	１３８	カムチェーン　８６Ｌ	１	０１－１４－０００６	１
４	カムチェーンテンショナーローラー		１	００－０１－０２７５	１
５	フランジナット　１２mm		１	００－０１－０２９２	１
６	プレーンワッシャ　１０mm		１	００－００－０１５１	１０
７	クラッチレリーズアーム		１	２２８１１－１６５－Ｔ００	１
８	クラッチレリーズアームスプリング		１	２２８１５－１６５－Ｔ００	１
９	フランジボルト　６×１８		１	００－００－００２３	５
１０	ニュートラルスイッチ		１	３７７５９－ＴＣＣ－Ｔ００	１
１１	ターミナル		１	００－００－０１４５	３
１２	ニュートラルスイッチプレート		１	００－０５－０２５７	１
１３	フランジボルト　６×１２		１	００－００－０４３１	２
１４	クラッチケーブル　９１０mm		１	２２８７０－１８１－Ｔ２０	１
１５	ブレードホース　８×１m		１	００－０７－００７０	１
１６	ホースクランプ　１３.１		２		２

※リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。
尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいます様お願い致します。

◎チェックマークが入っている品番がお客様がご購入されたキットの諸元になります。お間違えの無い様お願い致します。

	０１－００－９００７（１２４ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５４mm×５４mm
排気量	１２３.６ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーツーリング５速
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	2.３５７（３３／１４）
２速	1.６１１（２９／１８）
３速	1.１９０（２５／２１）
４速	0.９５８（２３／２４）
５速	0.８０７（２１／２６）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

	０１－００－９００８（１２５ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５７mm×４８.９mm
排気量	１２４.７ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーツーリング５速
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	2.３５７（３３／１４）
２速	1.６１１（２９／１８）
３速	1.１９０（２５／２１）
４速	0.９５８（２３／２４）
５速	0.８０７（２１／２６）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

	０１－００－９００９（１３８ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５７mm×５４mm
排気量	１３７.７ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーツーリング５速
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	2.３５７（３３／１４）
２速	1.６１１（２９／１８）
３速	1.１９０（２５／２１）
４速	0.９５８（２３／２４）
５速	0.８０７（２１／２６）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

◎チェックマークが入っている品番がお客様がご購入されたキットの諸元になります。お間違えの無い様お願い致します。

	０１－００－９０１０（１２４ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５４mm×５４mm
排気量	１２３.６ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	２.３５７（３４／１４）
２速	１.７６４（３０／１７）
３速	１.４００（２８／２０）
４速	１.１３６（２５／２２）
５速	１.０００（２４／２４）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

	０１－００－９０１１（１２５ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５７mm×４８.９mm
排気量	１２４.７ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	２.３５７（３４／１４）
２速	１.７６４（３０／１７）
３速	１.４００（２８／２０）
４速	１.１３６（２５／２２）
５速	１.０００（２４／２４）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

	０１－００－９０１２（１３８ｃｃ）
主要諸元	
型式	４ストローク、単気筒
冷却方式	空冷
内径×行径	５７mm×５４mm
排気量	１３７.７ｃｃ
点火方式	ＣＤＩ方式のみ（オプション設定）
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	０.８５Ｌ
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン（リサーチ法：９７オクタン価以上）
始動方式	プライマリーキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方式	機械式
トランスミッション	スーパーストリート５速（Ｏ／Ｐ）
タイプ	常時噛合、５段リターン式
ギヤ比	
１速	２.３５７（３４／１４）
２速	１.７６４（３０／１７）
３速	１.４００（２８／２０）
４速	１.１３６（２５／２２）
５速	１.０００（２４／２４）
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

～使用上の注意～

搭載の仕様について

◇このエンジンキットは、お客様がシリンダーヘッドの仕様をお決め頂く為のキットとなっております。
又、使用するシリンダーヘッド、排気量等で車両に搭載出来る状態は変わりますので、各シリンダーヘッド及びキャブレターキットの取扱説明書をご確認の上、搭載可能であるかをお確かめ下さい。

適応仕様データー表		
シリンダーヘッド	ＰＢ１～Ｂ１２参照	ノーマル不可
シリンダー	ＰＢ１～Ｂ１２参照	ノーマル不可　各排気量専用
キャブレター	弊社カタログ又はホームページをご参照下さい	ノーマル不可
ドライブ／ドリブンスプロケット		ノーマル不可
オイルクーラー		発熱量アップに伴い使用を推奨
オイルキャッチタンク		レースレギュレーションに合わせ取り付け必要
フロントフォーク		パワーアップに伴い変更を強く推奨
リアフォーク		パワーアップに伴い変更を強く推奨

使用燃料について

◇燃料タンクにレギュラーガソリンが残っている場合は必ずハイオクタン価ガソリンと入れ替えて下さい。

オイルクーラーについて

◇このキットを取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量が増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止するオイルクーラーキットの装着をお薦めします。

使用回転数について

◇使用限界回転数は使用されるカムシャフトや排気量等で異なります。エンジン回転計を取り付け、必ず最大出力回転数以下でご使用下さい。
◇特に、空ぶかし時や１速ギア、２速ギアでの急加速時は使用限界回転数に入りやすいのでご注意下さい。
使用限界回転数以上でご使用されますと、エンジン回転が不円滑になり、エンジン寿命に悪影響を及ぼすだけでなく、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

⚠ 重要：必ずオートデコンプレッションカムを使用して下さい。

◎高コンプレッション仕様ですので必ずオートデコンプレッションカムでご使用下さい。
デコンプレッション無しのカムを使用された場合､ギア等予測出来ないトラブルが起こる可能性があります。

○カムシャフトの名称について

○○／○○の数字が大きいカムシャフトほど作用角が広く、高回転域で高い出力を発揮し、低中速回転域で出力が抑えられます。
逆に数字が小さいカムシャフトほど作用角が狭く、高回転域での出力が抑えられ、低中速回転域で高い出力を発揮するように、出力特性が移行します。
弊社ではエンジン別に適正なカムシャフトを付属させていますが、オプションカムシャフトを購入される際は、カムシャフトデーター表を参考にし、使用目的に見合ったカムシャフトを選択して下さい。
また、エンジン出力は、使用するマフラー、インレットパイプ長、キャブレター径、圧縮比、点火装置、点火時期、オクタン価などや、気温、気圧といった自然現象により、大きく変化しますのでご注意下さい。

○Ａ.Ｃ.Ｇ.について

・このキットは点火系レスとなっております。点火系は、ノーマル又は弊社製キットのみの対応となっております。他メーカーパーツは、仕様がわからない為、使用はご遠慮下さい。従来の性能が発揮されない場合があり、最悪の場合、エンジンが破損する可能性があります。
・ノーマルの点火系は使用可能ですが、エンジンのレスポンスが非常に良い為、弊社製ＳＳローターキットの使用を強く推奨します。取り付けには、ニュートラルのハーネスを加工して頂く必要があります。
（取り付け要領参照）
・ＳＳローターキット使用の場合、弊社製ＣＤＩキットの使用を強く推奨します。

●本クランクケースには、管理Ｎｏとしてエンジンの（シリアル）を打刻しております。
リペアパーツ発注時やお問い合わせ時、このエンジンＮｏが必要となります。

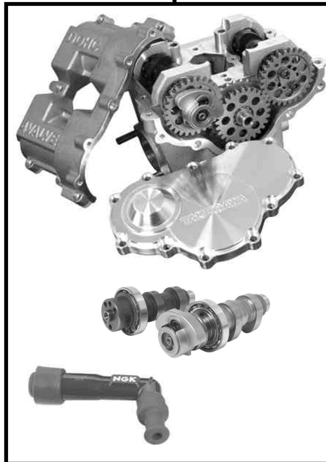


エンジンＮｏ打刻位置
２ＳＭＰ－１０＊＊＊

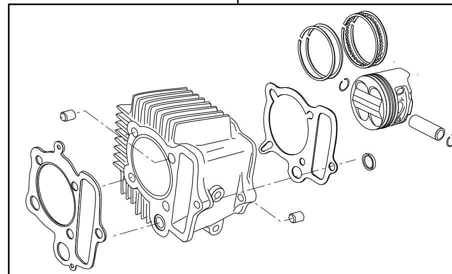
株式会社 SPECIAL PARTS 武川
〒５８４－００６９　大阪府富田林市錦織東三丁目５番１６号
TEL ０７２１－２５－１３５７　FAX ０７２１－２４－５０５９
お問い合わせ専用ダイヤル　０７２１－２５－８８５７
URL http://www.takegawa.co.jp

DOHC 4V＋D 参照表（１２４ｃｃ）

０１－０３－６０１７
シリンダーヘッドキット



０１－０４－６００２	鍛造ピストン
	メッキシリンダー



ＮＧＫ－ＥＲ８ＥＨ
スパークプラグ



００－００－０２４７
プラグソケット　１３mm



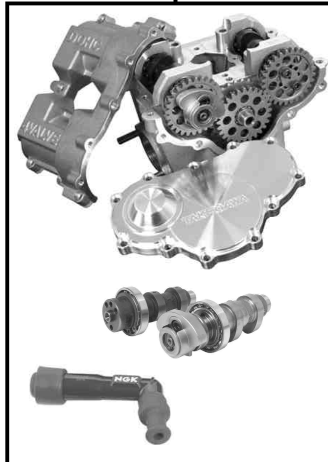
オプションカム

Camshaft, repair or option		Cam	Item No.
	オプション	Ｄ１０／１０	０１－０８－０１５０
	オプション	Ｄ１５／１５	０１－０８－０１５１
	キット付属品	Ｄ２５／３０	０１－０８－０１５２
	オプション	Ｄ２５／２５	０１－０８－０１５３
	オプション	Ｄ３０／３０	０１－０８－０１５４

☆１２４ｃｃ　ＤＯＨＣ　４Ｖにするには上記キットが必要となります。
☆５４×５４　１２４ｃｃ　０１－００－９００７、０１－００－９０１０のみに対応します。

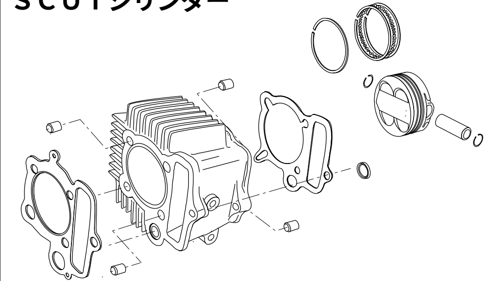
DOHC 4V + D 参照表（１２５ｃｃ）

０１－０３－６０１７
シリンダーヘッドキット



０１－０４－０１２８
シリンダーキット

ＳＣＵＴシリンダー



ＮＧＫ－ＥＲ８ＥＨ
スパークプラグ



００－００－０２４７
プラグソケット　１３mm



オプションカム

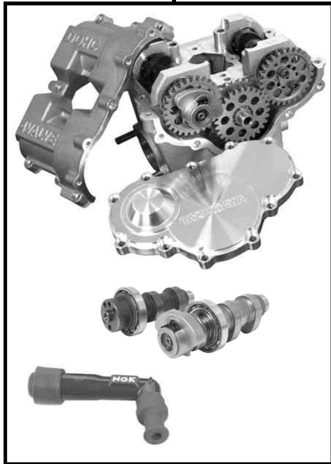
Camshaft, repair or option		Cam	Item No.
	オプション	Ｄ１０／１０	０１－０８－０１５０
	オプション	Ｄ１５／１５	０１－０８－０１５１
	キット付属品	Ｄ２５／３０	０１－０８－０１５２
	オプション	Ｄ２５／２５	０１－０８－０１５３
	オプション	Ｄ３０／３０	０１－０８－０１５４

☆１２５ｃｃ　ＳＣＵＴ　ＤＯＨＣ　４Ｖにするには上記キットが必要となります。

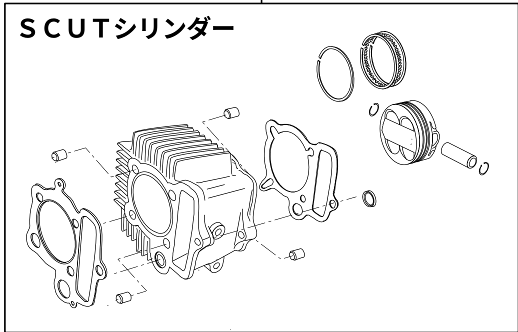
☆５７×４８.９　１２５ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００８、０１－００－９０１１のみに対応します。

DOHC 4V＋D 参照表（１３８ｃｃ）

０１－０３－６０１７
シリンダーヘッドキット



０１－０４－０１１５
シリンダーキット



ＮＧＫ－ＥＲ８ＥＨ
スパークプラグ



００－００－０２４７
プラグソケット　１３mm



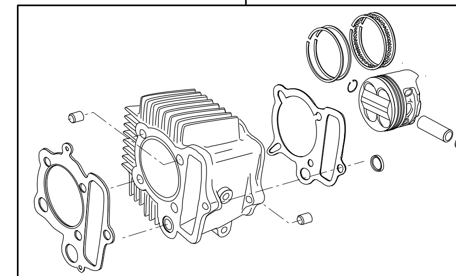
オプションカム

Camshaft, repair or option		Cam	Item No.
	オプション	Ｄ１０／１０	０１－０８－０１５０
	オプション	Ｄ１５／１５	０１－０８－０１５１
	キット付属品	Ｄ２５／３０	０１－０８－０１５２
	オプション	Ｄ２５／２５	０１－０８－０１５３
	オプション	Ｄ３０／３０	０１－０８－０１５４

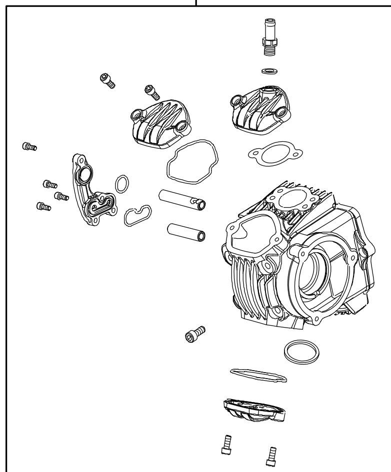
☆１３８ｃｃ　ＳＣＵＴ　ＤＯＨＣ　４Ｖにするには上記キットが必要となります。
☆５７×５４　１３８ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００９、０１－００－９０１２のみに対応します。

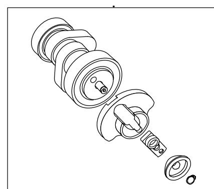
Super head 4V+R 参照表（１２４ｃｃ）

０１－０４－８００５	鋳造ピストン
	メッキシリンダー



０１－０３－０１１６
スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒシリンダーヘッドキット

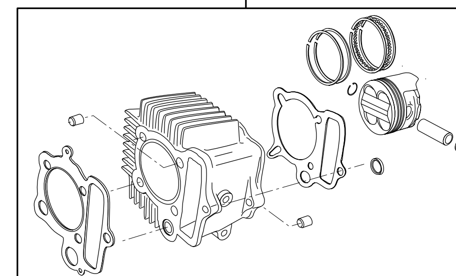




カムシャフト選択

０１－０８－０１４１	１０／１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４２	１５／２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４３	２０／２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４４	２５／３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト

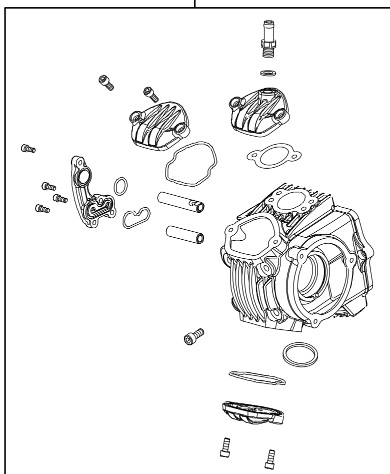
０１－０４－８０１４	鍛造ピストン
	メッキシリンダー

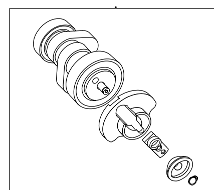


☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒにするには上記キットが必要となります。
☆５４×５４　１２４ｃｃ　０１－００－９００７、０１－００－９０１０のみに対応します。

Super head 4V+R 参照表（１２５ｃｃ）

０１－０３－０１１６
スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒシリンダーヘッドキット



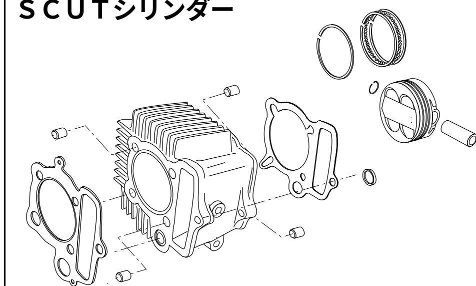


カムシャフト選択

０１－０８－０１４１	１０／１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４２	１５／２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４３	２０／２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４４	２５／３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト

０１－０４－０１２６
シリンダーキット

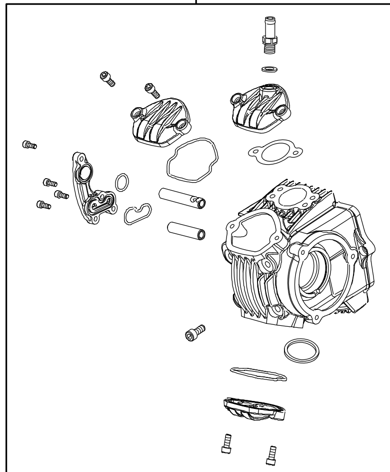
ＳＣＵＴシリンダー

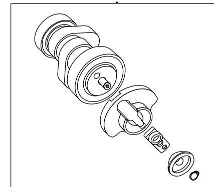


☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒにするには上記キットが必要となります。
☆５７×４８.９　１２５ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００８、０１－００－９０１１のみに対応します。

Super head 4V+R 参照表（１３８ｃｃ）

０１－０３－０１１６	
スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒシリンダーヘッドキット	



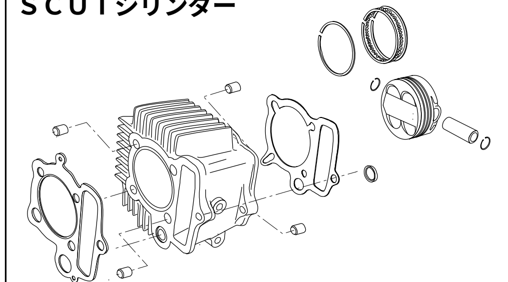


カムシャフト選択

０１－０８－０１４１	１０／１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４２	１５／２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４３	２０／２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１４４	２５／３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト

０１－０４－８００６
シリンダーキット

ＳＣＵＴシリンダー



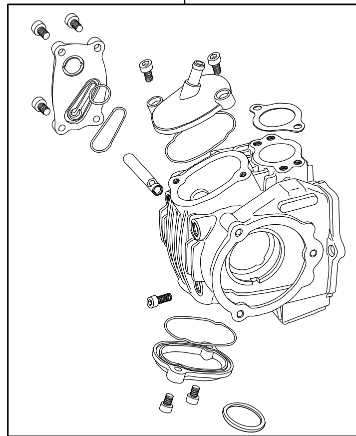
☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド４Ｖ＋Ｒにするには上記キットが必要となります。

☆５７×５４　１３８ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００９、０１－００－９０１２のみに対応します。

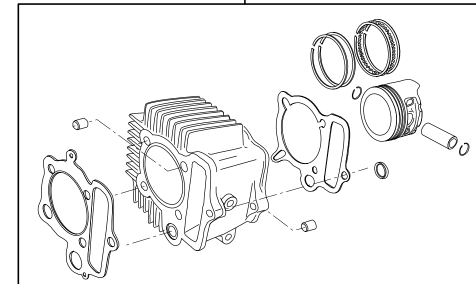
Super head 2V+R 参照表（１２４ｃｃ）

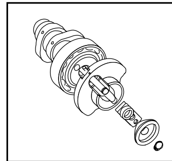
シリンダーヘッド選択

０１－０３－８０１０	スーパーヘッド＋Ｒキット
０１－０３－８０１１	スーパーヘッド＋Ｒキット（バレル仕上）
０１－０３－８００６	スーパーヘッド＋Ｒキット　ＳＴ－２（ポート研磨仕上）
０１－０３－８００７	スーパーヘッド＋Ｒキット　タイプＲ（チタンバルブ仕様）



０１－０４－８０１３	鍛造ハイコンプピストン
	メッキシリンダー

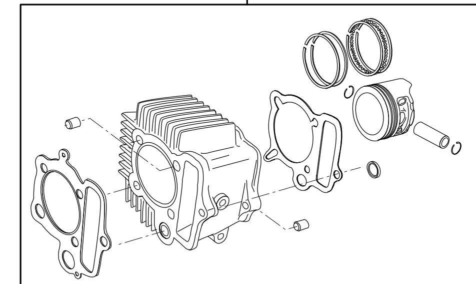




カムシャフト選択

０１－０８－０１０１	Ｓ－１２Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０２	Ｓ－１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０３	Ｓ－２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０４	Ｓ－２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０５	Ｓ－３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０６	Ｓ－３５Ｄ　オートデコンプカムシャフト

０１－０４－８１２４Ｈ	鍛造ピストン
	メッキシリンダー



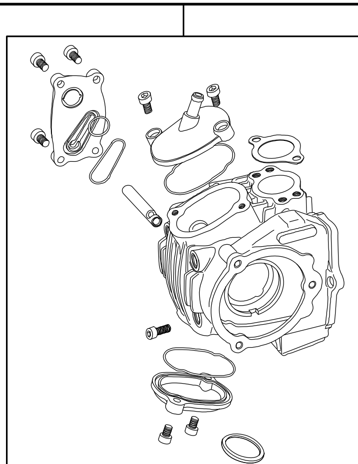
☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド＋Ｒにするには上記キットが必要となります。

☆５４×５４　１２４ｃｃ　０１－００－９００７、０１－００－９０１０のみに対応します。

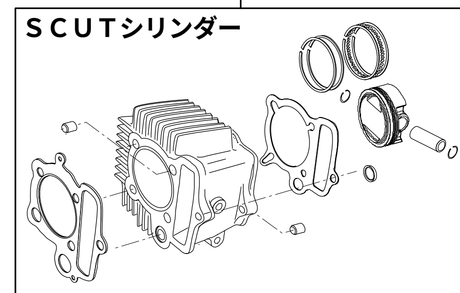
Super head 2V+R 参照表（１２５ｃｃ）

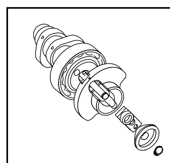
シリンダーヘッド選択

０１－０３－８０１０	スーパーヘッド＋Ｒキット
０１－０３－８０１１	スーパーヘッド＋Ｒキット（バレル仕上）
０１－０３－８００６	スーパーヘッド＋Ｒキット　ＳＴ－２（ポート研磨仕上）
０１－０３－８００７	スーパーヘッド＋Ｒキット　タイプＲ（チタンバルブ仕様）



０１－０４－０１２７
シリンダーキット





カムシャフト選択

０１－０８－０１０１	Ｓ－１２Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０２	Ｓ－１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０３	Ｓ－２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０４	Ｓ－２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０５	Ｓ－３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０６	Ｓ－３５Ｄ　オートデコンプカムシャフト

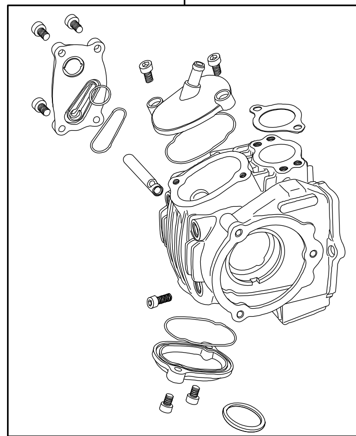
☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド＋Ｒにするには上記キットが必要となります。

☆５７×４８.９　１２５ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００８、０１－００－９０１１のみに対応します。

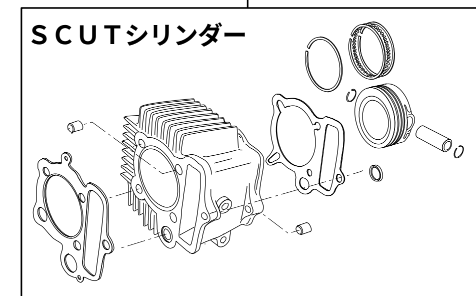
Super head 2V+R 参照表（１３８ｃｃ）

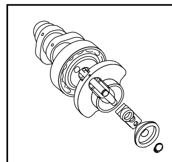
シリンダーヘッド選択

０１－０３－８０１０	スーパーヘッド＋Ｒキット
０１－０３－８０１１	スーパーヘッド＋Ｒキット（バレル仕上）
０１－０３－８００６	スーパーヘッド＋Ｒキット　ＳＴ－２（ポート研磨仕上）
０１－０３－８００７	スーパーヘッド＋Ｒキット　タイプＲ（チタンバルブ仕様）



０１－０４－０１１６
シリンダーキット





カムシャフト選択

０１－０８－０１０１	Ｓ－１２Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０２	Ｓ－１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０３	Ｓ－２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０４	Ｓ－２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０５	Ｓ－３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０６	Ｓ－３５Ｄ　オートデコンプカムシャフト

☆１２４ｃｃ　スーパーヘッド＋Ｒにするには上記キットが必要となります。

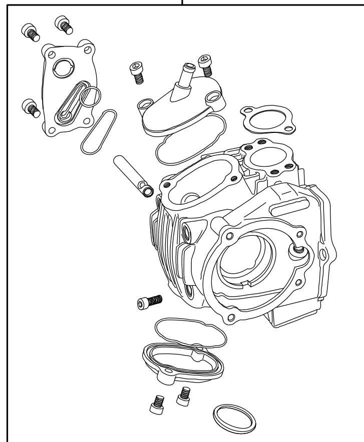
☆５７×５４　１３８ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１－００－９００９、０１－００－９０１２のみに対応します。

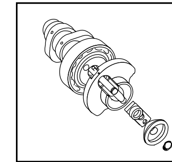
Aug./07/ 12

Twin Spark Super head+R 参照表（１２４ｃｃ）

シリンダーヘッド選択

０１－０３－８２０４	ツインスパークスーパーヘッド＋Ｒキット
０１－０３－８２０６	ツインスパークスーパーヘッド＋Ｒキット（バレル仕上）

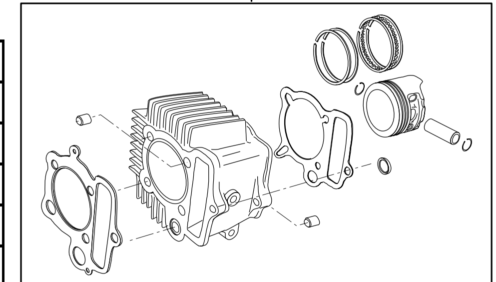




カムシャフト選択

０１－０８－０１０１	Ｓ－１２Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０２	Ｓ－１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０３	Ｓ－２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０４	Ｓ－２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０５	Ｓ－３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－０１０６	Ｓ－３５Ｄ　オートデコンプカムシャフト

０１－０４－８２２４Ｈ
シリンダーキット（メッキシリンダー）

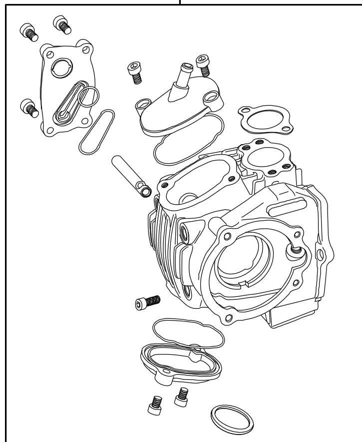


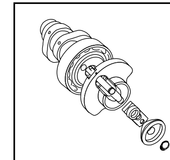
☆１２４ｃｃ　ツインスパーク　スーパーヘッド＋Ｒにするには上記キットが必要となります。
☆５４×５４　１２４ｃｃ　０１－００－９００７、０１－００－９０１０のみに対応します。

Twin Spark Super head+R 参照表（１３８ｃｃ）

シリンダーヘッド選択

０１−０３−８２０４	ツインスパークスーパーヘッド＋Ｒキット
０１−０３−８２０６	ツインスパークスーパーヘッド＋Ｒキット（バレル仕上）



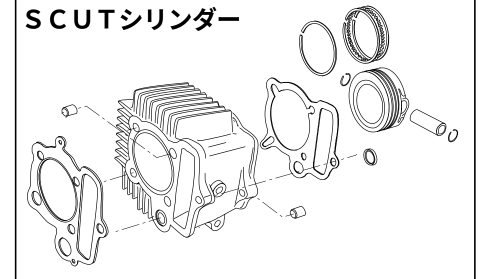


カムシャフト選択

０１−０８−０１０１	Ｓ−１２Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１−０８−０１０２	Ｓ−１５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１−０８−０１０３	Ｓ−２０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１−０８−０１０４	Ｓ−２５Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１−０８−０１０５	Ｓ−３０Ｄ　オートデコンプカムシャフト
０１−０８−０１０６	Ｓ−３５Ｄ　オートデコンプカムシャフト

０１−０４−０１１６
シリンダーキット

ＳＣＵＴシリンダー

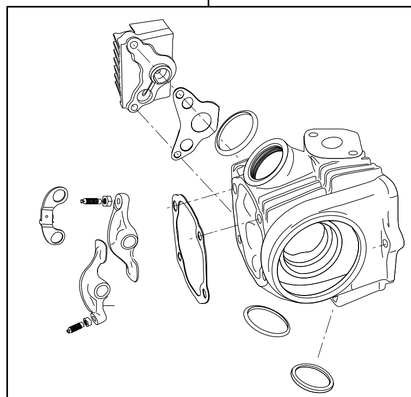


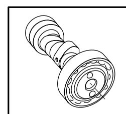
☆１２４ｃｃ　ツインスパーク　スーパーヘッド＋Ｒにするには上記キットが必要となります。
☆５７×５４　１３８ｃｃ　ＳＣＵＴ　０１−００−９００９、０１−００−９０１２のみに対応します。

Aug./07/ 12

R-Stage+D 参照表（１２４ｃｃ）

０１－０３－７００３	
Ｒ－ステージ＋Ｄシリンダーヘッドキット	



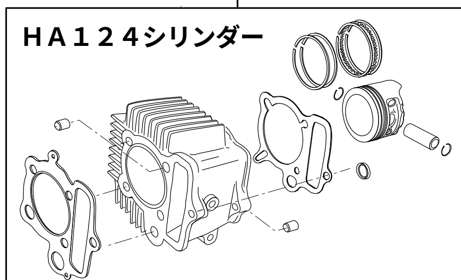


カムシャフト選択

０１－０８－００１０Ｄ	Ｒ－１０　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－００１５Ｄ	Ｒ－１５　オートデコンプカムシャフト
０１－０８－００２０Ｄ	Ｒ－２０　オートデコンプカムシャフト

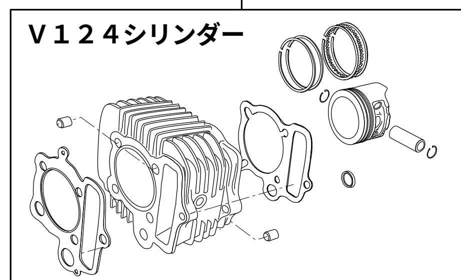
０１－０４－８１２４Ｈ
シリンダーキット（メッキシリンダー）

ＨＡ１２４シリンダー



０１－０４－８１２４Ｖ
シリンダーキット

Ｖ１２４シリンダー



☆１２４ｃｃ　Ｒ－ステージ＋Ｄにするには上記キットが必要となります。

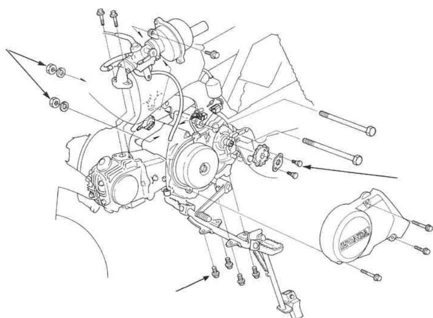
☆５４×５４　１２４ｃｃ　０１－００－９００７、０１－００－９０１０のみに対応します。

～取 り 付 け 要 領～

☆イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合があります。予めご了承下さい。
☆作業を行なう前に、必ず搭載する車両のサービスマニュアル及び必要な工具を用意します。
☆使用に必要なオプションパーツを用意します。別紙参照
☆この取り付け要領は、当エンジンが搭載出来る車両を前提にしております。予めご了承下さい。

●エンジン取り外し

○搭載する車両のサービスマニュアルを参照し、エンジン及びキャブレターを車両から取り外します。



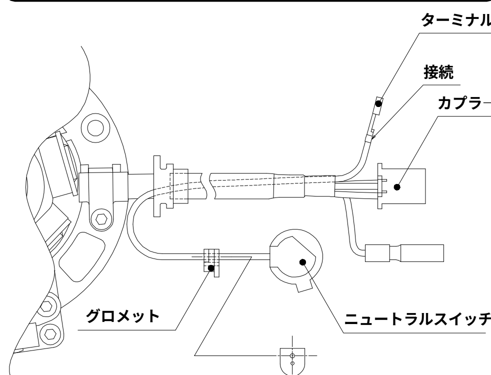
●Ａ．Ｃ．Ｇ．取り付け

○ノーマルＡ．Ｃ．Ｇ．使用時は、ノーマルＥｎｇ．からフライホイール及びジェネレータープレートを取り外します。
○ジェネレーターのニュートラルのハーネスからグロメットを取り外し、カプラ―からターミナルを外し、ニュートラルのハーネスを取り外します。



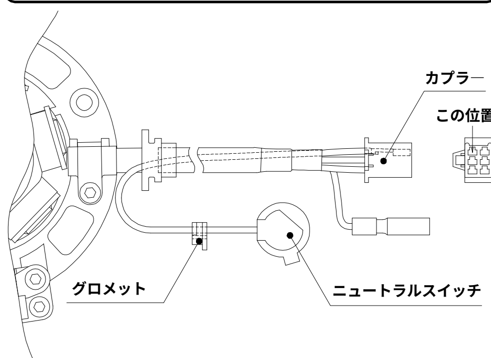
○キット内のニュートラルスイッチに取り外したグロメットを取り付け、取り外したニュートラルスイッチのハーネスと同様に取り回し、ハーネス先端にキット内のターミナルをギボシ端子と同じ要領で取り付けます。

⚠ 注意：取り付けには適切な圧着工具を使用する事。

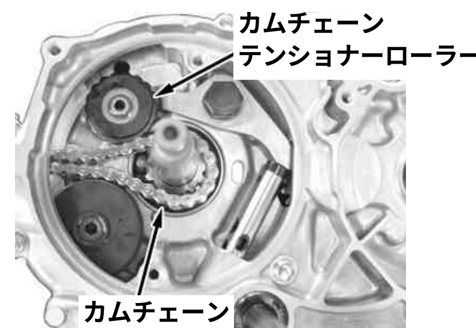


○取り付けたターミナルをカプラ―に取り付けます。

⚠ 注意：カプラ―の取り付け位置に注意する事。



○キット内のカムチェーンをクランクシャフトに取り付け、カムチェーンテンショナーローラーをテンショナーアームに取り付けます。



○新品のＯリングを２ヶ所に取り付けます。

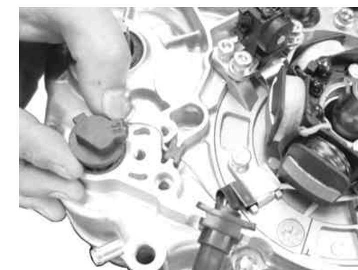


○ジェネレータープレートを取り付け、フラットスクリューを締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝９Ｎ・ｍ（０．９ｋｇｆ・ｍ）



○ニュートラルスイッチをシフトドラムを固定しているホールに、切り欠き部を合わせ取り付けます。



☆プライマリースタート方式専用のＳＳローターキットをご使用して頂くと、ハーネス加工無しでボルトオンで取り付けて頂けます。
品番：００－０５－０１０９（オプション）
（パーツリストＰ－２７参照）

○キット内のニュートラルスイッチプレートをキット内のフランジボルト６×１２を用いて取り付け、ニュートラルスイッチを固定し、フランジボルトを規定トルクまで締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝９Ｎ・ｍ（０.８ｋｇｆ・ｍ）



○グロメットをクランクケースにはめ込みます。

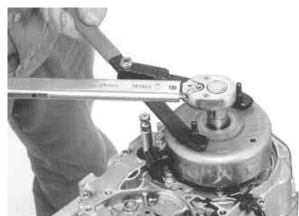
○使用するシリンダーキットの指示に従いピストン、シリンダーを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

○クランクシャフトにウッドラフキーを取り付けます。

○クランクシャフト、フライホイール取り付け部をよく脱脂し、フライホイールを取り付け、キット内のフランジナット１２mmに少量のネジロック剤を塗布し、規定トルクで締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝６４Ｎ・ｍ（６.５ｋｇｆ・ｍ）



○使用するシリンダーヘッドの指示に従いシリンダーヘッドを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

○クランクケースにノックピン２個を取り付け、ジェネレーターカバーを取り付け、規定トルクで締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

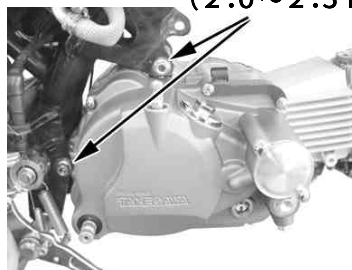




●エンジン取り付け

○搭載車両のサービスマニュアルを参照し、エンジンコンプリートをフレームに搭載します。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
⚠ 警告：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝２０～２５Ｎ・ｍ
（２.０～２.５ｋｇｆ・ｍ）

●ＡＣＧ接続

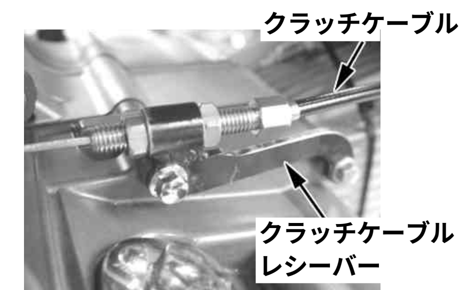
○ＳＳローター使用時は、搭載車両のサービスマニュアルを参照し、ＣＤＩを取り外し、０５－０３－０００３の弊社製ＣＤＩを取り付けます。
○エンジンＣＯＭＰ.からの配線と、車両側の配線のカプラを接続します。

●クラッチケーブルの取り付け

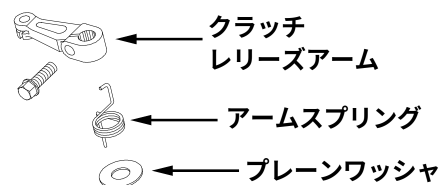
○クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブルレシーバーまで取り回します。

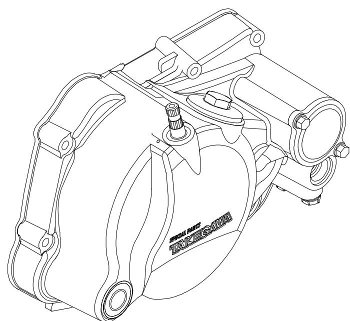


○クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチレリーズアーム割り締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブルエンドをアームに取り付けます。

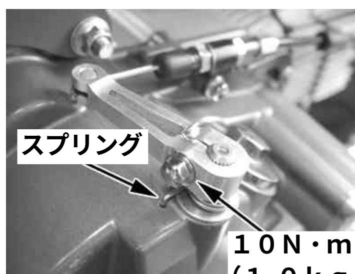


○クラッチレリーズピニオンを時計回りに止まる位置まで回転させレリーズピニオンにプレーンワッシャを入れます。





○クラッチレリーズアームにレリーズアームスプリングをセットしインナーケーブルを引っ張った状態でレリーズピニオンに差し込み、アームスプリングをR.クランクケースカバーに差し込みます。

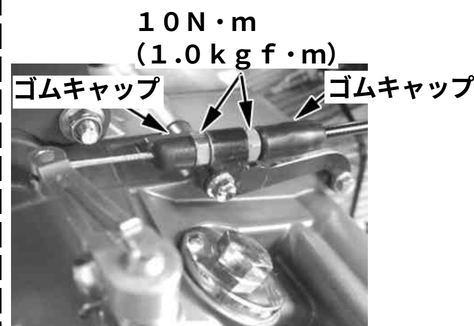


○レリーズアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付けます。

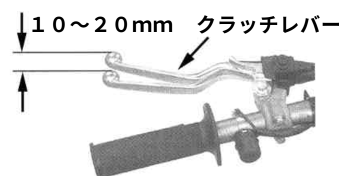
⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０N・m（１.０ｋｇｆ・m）

○クラッチケーブルのアジャスト部でクラッチの遊びを調整し、ロックナットを指定トルクで締め付けて、ゴムキャップをそれぞれ被せます。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０N・m（１.０ｋｇｆ・m）



クラッチの遊び
：クラッチレバー先端で１０～２０mm



●点検

○エンジン停止状態でトランスミッションを１速にシフトし、クラッチレバーを握った状態で車両を動かせた際、リアホイールが回転し、クラッチレバーを放した状態でリアホイールが回転しない事を確認して下さい。

●キャブレターの取り付け

○使用するキャブレターキットの指示に従いマニホールド、キャブレターを取り付けます。

●スロットルの取り付け

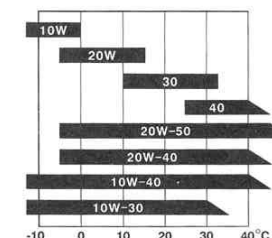
○使用するスロットルキットの指示に従いスロットルを取り付けます。

●エンジンオイル

○オイル注入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを８５０ｃｃ注入します。



○エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、外気温に適した粘度のオイルを使用して下さい。



○オイル注入口のキャップを取り付けます。

○オプションのキックスターターアームを取り付けます。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。



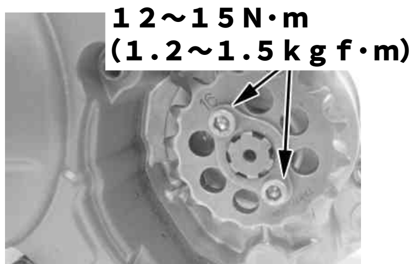
●ドライブチェーン取り付け

○ジェネレーターカバーのスプロケットカバーを取り付けている２本のスクリューを外し、スプロケットカバーを取り外します。



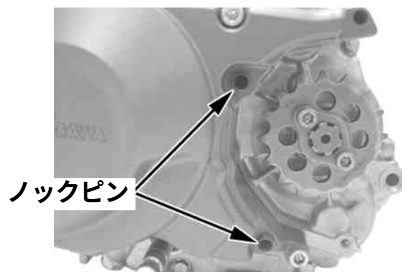
○ドライブスプロケット及びドライブチェーンを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
T＝１２～１５N･m
（1.2～1.5ｋｇｆ･m）



○ノックピン２本を取り付け、スプロケットカバーを取り付け、３本のスクリューを規定トルクまで締め付けます。

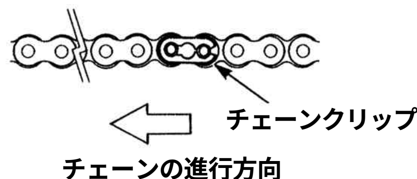
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
T＝１０N･m（1.0ｋｇｆ･m）





○純正サービスマニュアル又は、使用するリアフォークの取り扱い説明書に従いドライブチェーンを取り付けます。

⚠ 注意：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



○使用するチェンジペダルを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

●マフラーの取り付け

○エキゾーストポート部に、新品のエキゾーストパイプガスケットを取り付けます。

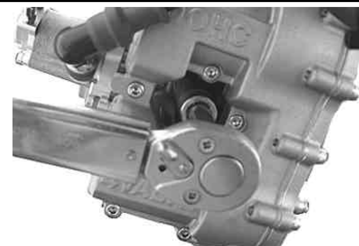


○使用するエキゾーストマフラーの取り付け指示に従いエキゾーストマフラーを取り付けます。

●エンジン始動

○イグニッションキー、ガスコックがＯＦＦになっていることを確認します。
○しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを行きわたらせます。
○スパークプラグを取り付けます。
プラグのネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、締め付けます。

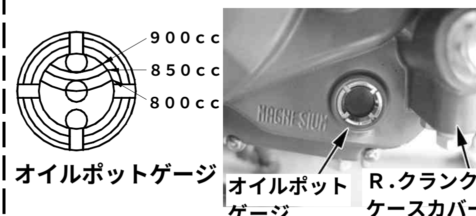
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。



○プラグキャップをスパークプラグに取り付けます。
○エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。
○ガソリンコック、イグニッションキーをＯＮにし、チョークレバーを引きエンジンを始動させます。
チョークレバーを徐々に戻し、回転がスムーズになるまで暖機運転を行いチョークレバーを完全に戻します。エンジン暖気後アイドリングしない場合や、アイドリング回転数が高い場合は、スロットルストップスクリューで調整します。

⚠ 警告：必ず換気の良い場所で行う事。

○一旦エンジンを止めます。
数分待ち車両を水平／垂直に保ち、R.クランクケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を確認します。



∴もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入します。（オイルは同じ物を使用して下さい。）
∴多い時は、規定量までオイルを抜きます。

○異音など異常が無いかを確認します。
○異常が無ければキャブレターのセッティング作業を行います。
（各キャブレター指示参照）

⚠ 警告：必ず安全な場所で作業を行う事。

○調整が終われば３０ｋｍから５０ｋｍ程度慣らし運転をし、バルブクリアランスを点検します。
（シリンダーヘッドマニュアル参照）

⚠ 注意：必ず冷間時に行う事。

○５０ｋｍから１００ｋｍ位まで再度慣らし運転を行います。
○慣らし運転終了後、異音やブローバイガスなど異常が無いかを確認します。
（異常がある場合は、エンジンを分解し、各部を点検する。）
∴必ずオーナーズマニュアルを別途購入し、参照して点検作業を行って下さい。

⚠注意：再使用出来ないパーツは再使用しない事。
⚠警告：技術・知識の無い方は作業を行わないで下さい。

◎クラッチオプションパーツについて

（サーモユニット取り付け）

サーモスタットホールキャップを取り外し、サーモユニットを取り付けます。

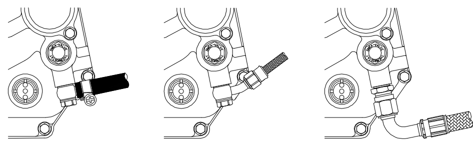
※サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。

※サーモユニット単体での使用は出来ません。

（オイルクーラー取り付け）

●サーモユニットを取り付ける場合

1．サーモユニットを取り付けます。
2．オイルプラグボルト２本を取り外し、使用するホースの種類に適合するアダプターを取り付け、ホースを接続します。
 ※サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。
 ※オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター取扱説明書をご確認下さい。



ラバーホース　スリムラインホース　アレグリホース

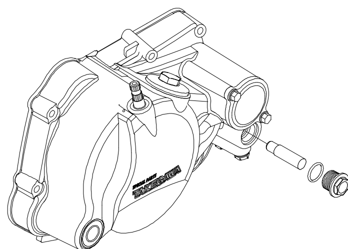
⚠ 注意：クラッチカバーにオイルホースを接続しない場合、サーモユニット又は、オイルホールプラグを絶対に取り付けないで下さい。
オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

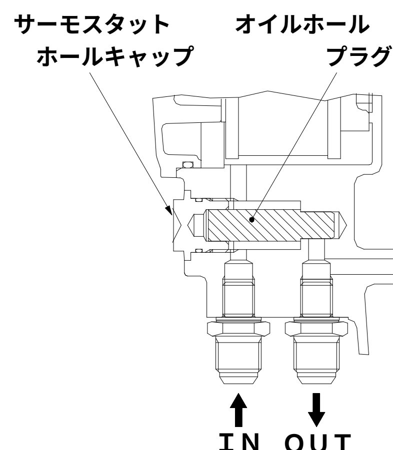
●サーモユニットを取り付けない場合

1．サーモスタットホールキャップを取り外し、付属のオイルホールプラグをオイルホールに差し込みます。
2．サーモスタットホールキャップのOリングにエンジンオイルを塗布し、ホールキャップを指定トルクで締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１３Ｎ・ｍ（１.３ｋｇｆ・ｍ）

3．オイルプラグボルト２本を取り外し、使用するホースの種類に適合するアダプターを取り付け、ホースを接続します。
 ※オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター取扱説明書をご確認下さい。





オイルクーラーを取り付けない場合

サーモユニットやオイルホールプラグは絶対に取り付けないで下さい。
又、サーモユニットやオイルホールプラグが取り付けてある場合は、必ず取り外して下さい。

⚠ 注意：サーモユニット又は、オイルホールプラグを取り付けた状態では、オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

◎フロントフォークとタイヤとの関係

各エンジン仕様によってエンジン高が変わります。フロントタイヤとの干渉が無いかを必ず走行前に確認して下さい。
（干渉が確認された場合、タイヤサイズ又はフロント周りのパーツの購入をご検討下さい。）

○φ２７正立フロントフォーク

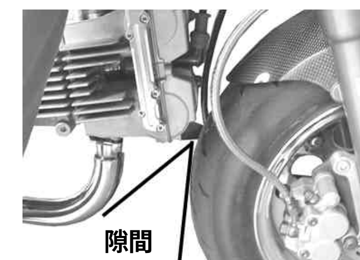
☆１０インチタイヤ使用の場合、フォーク先端いっぱいでクランプして下さい。

o トップボルトを除くインナーチューブ先端でフォークをクランプします。



o 使用前に必ずフルボトム時で干渉が無いかを確認します。

o 干渉する場合、ハイトの低いタイヤに変更して下さい。



○φ３０正立フロントフォーク

- o フォークインナーチューブ先端のテーパー部を避けて、ストレート部の先端でクランプします。
- ※フルボトム時に干渉が無いかを確認してから使用して下さい。

